

**réseau
réseau
des chercheurs
sur les villes portuaires
réseau
réseau**



Association
Internationale
Villes & Ports

LES TERRITOIRES DE LA VILLE PORTUAIRE

réseau des chercheurs sur les villes portuaires

mars 2001



Groupe de coordination

Michèle Collin
Claude Prelorenzo
Marion Segaud

Edition

Association Internationale Villes & Ports
service documentation
45, rue Lord Kitchener
76600 Le Havre (France)
tél +33 (0)2 35 42 78 84
fax + 33 (0) 2 35 42 2194
infos@aivp.com
www.aivp.com

Date de publication
février 2001

Dépôt légal : mars 2001
ISBN 2-910238-38-5
ISSN 1264-2117

Sommaire

Le réseau des chercheurs sur la ville portuaire	7
Mutation d'une ville maritime : Cayenne côté mer <i>Rémi Auburtin</i>	9
La "Méditerranée asiatique" <i>Danièle Auffray</i>	15
Les villes portuaires, interfaces essentiels des territoires de la mondialisation <i>Thierry Baudouin</i>	23
Espace transactionnel et ville portuaire <i>Jacques Beauchard</i>	29
Places portuaires et hinterland économique : les enjeux autour de la localisation des activités de service <i>Christophe Beaurain</i>	37
La dynamique concurrentielle des ports du Nord-Pas-de-Calais au XIXe siècle <i>Christian Borde</i>	51
Echelles territoriales et morphologie de la ville portuaire : trois portraits de Marseille Fos <i>René Borruet</i>	59
Réflexions sur les territoires de la ville-port soumise à la tentation du tourisme urbain <i>Claude Chaline</i>	63
"Développement urbain et ressources en eau : petites villes historiques côtières" <i>Brigitte Colin</i>	67
Coopération des villes portuaires et nouveaux territoires de la mondialisation <i>Michèle Collin</i>	69
Région portuaire <i>Didier Depierre</i>	73
Le glissement du centre de gravité et développement historique du port de la ville d'Alger <i>Sahar Djedouani-Rakem</i>	77
Les ports de Lisbonne et Setúbal dans l'Aire Métropolitaine de Lisbonne : Complémentarité ou opposition ? <i>João Figueira de Sousa et Vasco Raminhas Silva</i>	83
Quelle(s) région(s) portuaire(s) pour la côte atlantique de l'Amérique du Sud ? <i>Eric Foulquier</i>	95
Propositions méthodologiques pour une définition géographique des régions portuaires <i>Jacques Guillaume</i>	111

La transformation des échelles levantines au XIX ^e siècle <i>Vilma Hastaoglou-Martinidis</i>	119
Le détroit de Malacca : du système spatial à la région portuaire <i>Vincent Herbert</i>	129
Les travaux de reconversion et de rénovation du front de baie de San Francisco <i>Jacques Heude</i>	143
Le concept de filière portuaire est-il compatible avec celui de région portuaire ? <i>Jean-Marc Joan</i>	147
Polarisations des espaces océaniques par les circulations maritimes conteneurisées <i>Olivier Joly</i>	153
Des aléas du réseau portuaire aux territoires portuaires flous <i>Arnaud Lemarchand</i>	171
Entreprises de transport de marchandises et agglomérations portuaires <i>Jérôme Lombard</i>	183
Villes portuaires : approche par les réseaux <i>Simone Martin Valeke</i>	187
Villes portuaires de l'Arc Latin : vers la construction d'une ou plusieurs régions portuaires <i>Didier Picheral</i>	203
L'échelle du navire dans la ville <i>Claude Prelorenzo</i>	213
Construction des territoires urbano-portuaires et processus de déterritorialisation : Le paradigme de la plateforme <i>Olivier Ratouis</i>	217
Le rapprochement ou la fusion en matière portuaire <i>Robert Rezenchel</i>	229
Les échelles de la décision dans la reconversion des espaces portuaires : approche comparée <i>Rachel Rodrigues Malta</i>	243
Le terraqué, un espace sans région <i>Marion Segaud</i>	251
Villes portuaires, villes multiculturelles <i>Katérina Stenou</i>	255
Echelle territoriale et forme architecturale <i>Yannis Tsiomis</i>	259
Quelle région portuaire pour la baie de San Francisco ? <i>Laurent Vermeersch</i>	265
Les espaces portuaires et les plans d'aménagement : Le cas de Rio de Janeiro <i>Teresa Vilan</i>	271

Quelle(s) région(s) portuaire(s) pour la côte atlantique de l'Amérique du Sud ?

Eric Foulquier

A.T.E.R.

Geolittomer - Nantes

UMR 6554 du CNRS

Programme Ecos Sud

RESUME

Le terme de région portuaire mérite réflexion et une définition. En considérant l'ensemble de la façade atlantique du cône Sud, l'auteur essaie de mettre en évidence les articulations de la région platéenne dont on pourrait bien penser qu'elle mérite le qualificatif de portuaire. Le démarrage du Mercosur au début des années 1990 et la mise en place de politique d'inspiration libérale ont profondément bouleversé ce secteur d'activité. Nouveaux acteurs et grands projets d'équipement dessinent peu à peu l'organisation d'une zone en cours d'intégration. Une approche géographique, inspirée de l'analyse régionale et basée sur la notion de territoire, tente de mettre en évidence les dynamiques qui animent cet espace.

INTRODUCTION

Sous un angle maritimiste, on peut reconnaître dans le cône Sud plusieurs grands ensembles en s'appuyant à la fois sur ces unités naturelles particulièrement structurantes que sont les grandes voies d'eau pénétrant le continent, et sur quelques polarisations urbano-portuaires, le long d'un littoral brésilien densément peuplé. Faut-il y reconnaître autant de régions portuaires ?

La formule est en elle-même paradoxale puisqu'à l'idée d'une certaine linéarité associée au caractère littoral de l'activité portuaire peut s'opposer celle d'une certaine profondeur liée au caractère étendu, surfacique du terme région. Régulièrement utilisés dans le vocabulaire maritimiste, les termes de façade et de versant sont clairement définis et ne doivent pas être confondus. (J. Charlier, 1983). C'est à celui de façade que s'apparente le plus l'expression de région portuaire. Selon André Vigarié, une façade peut être " définie comme une région portuaire formée par plusieurs organismes maritimes répartis sur un secteur côtier de dimension variable [...], et dont la cohésion résulte d'une soumission comparable à un faisceau de causalité qui oriente leurs développements locaux, donc la nature de leurs trafics et de leurs équipements, et d'un style semblable dans l'exercice de leurs fonctions, au-delà de nuances qui leur restent propres. [...] leur destinée s'inscrit dans un devenir commun, dans celui d'une famille littorale où chacun conserve malgré tout sa personnalité " (A. Vigarié, 1979, p.105).

Le terme de façade révèle donc une communauté d'activité, " un faisceau d'influences identiques " et une relative unicité de lieux. Un hinterland " au moins partiellement " commun donne dès lors à la rangée portuaire sa profondeur. Appliquée à la notion de région, cette idée d'homogénéité traduit sans

¹ C'est autour du mot " partiellement " que se fonde, selon Charlier, " la confusion entre les termes de façade et de versant " (J. Charlier, 1983, p.109).

doute l'expression d'un territoire. La région portuaire dépasse donc la simple accumulation linéaire d'organismes portuaires plus ou moins en relation pour délimiter un espace plus étendu, plus profond, champ d'expression d'une communauté consciente de ses intérêts et dont les héritages participeraient à la construction d'une identité. Si l'approche par le " triptyque portuaire " a permis à André Vigarié d'établir que le Northern Range, du moins le Delta d'Or, constituait une véritable façade maritime, c'est par celle du territoire que nous tenterons d'établir dans les lignes suivantes que l'espace platéen présente bien les aspects d'une région portuaire en devenir.

A la fin des années 1970, André Vigarié parlait des ports atlantiques de l'Amérique du Sud méridionale comme d'une zone émergente, en éveil. Le lancement du Mercosur en 1991 lui donne raison. Les bouleversements provoqués, ces dix dernières années, par la mise en œuvre de politiques d'inspiration libérale ont profondément dynamisé l'activité du négoce et par conséquent le secteur maritime et portuaire.

A l'échelle des Etats, trois grands faits ont, d'une manière générale, orchestré cette dynamique : la privatisation ou la mise en concession de terminaux, la réforme des administrations nationales des ports et l'arrivée de nouveaux acteurs dans le cadre d'activités induites (construction navale, prestation de services etc...)

A l'échelle du sous-continent, ces mutations ont été accompagnées de grands projets d'intégration, répondant au double objectif de structurer un territoire quelque peu sous-équipé en matière d'infrastructures de transport et d'inscrire celles-ci dans l'espace plus vaste des échanges internationaux.

Il faut remonter aux années 1970 et 1980, voire même avant, pour bien comprendre la dynamique qui anime la région actuellement. Avec la dépression économique de 1929, l'Argentine a connu sa première crise d'insertion internationale en perdant pied sur le marché mondial des grains. Il faut attendre les deux dernières décennies pour voir l'agriculture pampéenne reprendre vigueur, précisément jusqu'en 1985 lorsque les prix mondiaux s'effondrent à nouveau. Cette chute s'est traduit par une augmentation des exportations, la croissance des volumes comblant pour partie les pertes en valeur (J.P. Bertrand ; G. Hillcoat, 1996). Par ailleurs, sous le coup de politiques volontaristes d'Etats et l'influence de grands organismes internationaux de financement, Banque Mondiale, BID, des exportations non-traditionnelles sont apparues dans des arrière-pays longtemps dédiés à l'élevage et à la production de vrac d'origine agricole. Ce sont par exemple les cas des agrumes transformés en jus au Brésil, des plantations forestières en Uruguay et dans la Mésopotamie argentine. Ces mutations ne sont bien évidemment pas sans impacts sur l'activité maritime et portuaire et un parallèle doit être fait entre ces changements et les conditions de manutention dans les organismes au bord de l'eau.

1. UN LINEAIRE COTIER IMMENSE ET PROFOND

Deux types d'ensembles caractérisent l'espace portuaire atlantique de l'Amérique du Sud que l'on peut décomposer en une série de secteurs. Ces proximités construisent à nos yeux trois versants portuaires tandis que deux bassins, ceux de l'Amazone et du Paraná, tendent à la structuration de l'espace continental.

1.1. Les versants portuaires : le Sudeste brésilien, le Nordeste, La Patagonie

Le littoral brésilien concentre l'essentiel des activités et les plus fortes densités de population de la côte orientale de l'Amérique du Sud. Il est relativement facile d'identifier ici différents secteurs portuaires aux caractéristiques communes d'articulation : la ville - portuaire ou non -, le port polyfonctionnel, plus ou moins associé à des terminaux spécialisés, privés ou décentralisés pour la plupart à l'heure actuelle. Dans ce rapide tour d'horizon de ce versant maritime, Itaquí, exportateur de 43 millions de

tonnes en 1996 et dont la mono-activité minière est le fait de la puissante Companhia Vale do Rio Doce, - également présente à Tubarao, via le terminal de Praia Mole -, représente l'isolat le plus remarquable. Nous ne pouvons pas faire une description détaillée d'une côte dont la variété et la richesse pourraient justifier plusieurs autres travaux de recherche. On pourra toujours se référer au passage qu'André Vigarié consacre aux ports brésiliens dans son ouvrage sur la géostratégie des nations pour obtenir plus de renseignements sur les caractéristiques portuaires du pays. Notre approche tente de mettre en évidence l'existence d'une ou plusieurs région(s) portuaire(s) sur la côte atlantique de l'Amérique du Sud. Selon ces termes, trois grands ensembles sont, à nos yeux, identifiables, chacun d'entre eux composés de plusieurs secteurs portuaires distincts.

Le *Sudeste* est incontestablement le plus puissant. Cinq secteurs portuaires l'animent. Associé à Sao Paulo, Santos, avec 35 millions de tonnes de trafics annuels, est l'organisme sud-américain le plus important. Une série de terminaux spécialisés en fait le port polyfonctionnel par excellence. Bénéficiant de la proximité d'un hinterland où se trouvent la plus grande partie des richesses du pays et la plupart de centres de décisions, de Portocel à Itajai, la rive mobilise environ 60 % des 400 millions de tonnes de trafics brésiliens. Longue de plusieurs milliers de kilomètres, celle-ci n'est forcément pas homogène et peut être subdivisée en cinq secteurs différents, cinq formes d'associations où villes, ports, terminaux spécialisés entretiennent des relations plus ou moins lâches et souvent complémentaires. Articulés autour d'un centre urbain et d'un pôle portuaire, les secteurs sont ici facilement reconnaissables : Vitoria-Tubarao, Rio-Sepitiba, Curitiba-Paranagua ; le plus singulier restant sans aucun doute celui du Tiete-Paraná, structuré le long d'un axe fluvial entièrement éclusé et dont le barrage d'Itaipu constitue la limite méridionale. C'est le domaine du trafic de barges de soja, de sucre et autres vrac, et ses relations avec le pôle de Santos sont évidentes.

Deux concentrations urbano-portuaires cadrent ce vaste ensemble : le *Nordeste*, polarisé autour de Fortaleza, Recife et Salvador au nord, la Lagoa dos Patos au Sud, dont Rio Grande do Sul, et Porto Alegre dans une moindre mesure, constituent les débouchés maritimes. Autour de ports polyvalents à la puissance inégale, Fortaleza et Rio Grande do Sul possèdent respectivement des trafics annuels de 3 et 9,3 millions de tonnes, gravitent là encore quelques installations spécialisées, Areia Branca et l'exportation de sel, Tramandai et l'importation de brut.

Au Sud de la zone des lagunes, commence le domaine platéen, dont l'estuaire de la Plata constitue le contact maritime. Les ports de pêche de La Paloma et de Mar del Plata en représentent les avancées atlantiques, tandis que Montevideo et Buenos Aires appartiennent à l'estuaire et à ses chenaux d'accès qu'il faut perpétuellement draguer. Seuls ces derniers constituent, avec le site de La Plata, des ports véritablement commerciaux. La Paloma n'est qu'une trop petite bourgade balnéaire et la proximité de zones humides classées au titre de la convention de Ramsar pose un certain nombre de problèmes liés à des conflits d'usage du littoral. On voit mal comment le méga-projet de construction ici d'un "hub", dont l'appel d'offre a été lancé sur le web au début de l'année 1999, pourrait se réaliser et transformer le site en une plate-forme à conteneurs à l'échelle du cône Sud. Encadré par les lotissements balnéaires, le site manque d'espace. La digue actuelle, certainement mal conçue à l'origine, agit comme un véritable piège à sédiments. L'unique voie ferrée qui relie La Paloma à Montevideo est en cours de désaffectation. Les mêmes types de problèmes se posent à Mar del Plata où se côtoient d'intenses activités de pêche et de villégiature.

En marge de la Province de Buenos Aires, Bahía Blanca offre une position sans doute trop méridionale pour rivaliser avec le centralisme "portegne"² jusque dans les années 1990. Les céréales et les naphthes en font cependant la richesse. La décentralisation récente a mis le devenir du port aux mains d'un consortium local dont les stratégies commerciales et la réactivation récente du réseau ferré

2 De l'espagnol *porteño*. La ville de Buenos Aires est composée de deux parties distinctes : la *Capital Federal* au centre et le reste de l'agglomération autour. En référence au port qui en a fait la richesse, les habitants du centre sont surnommés *porteños* par le reste de la population argentine. Pour les Uruguayens, le terme de *porteño* désigne toute personne résidant à Buenos Aires, voire n'importe quel argentin.

pampéen pourraient forcer le destin. Le domaine platéen laisse ici la place à la marge patagone, largement pionnière et encore à conquérir. Le port prend ici une toute autre vocation. La pêche est présente à peu près partout, à Madryn d'abord, mais également à Rawson dans la province du Chubut ou à Puerto Deseado dans celle de Santa Cruz. On trouve parfois de l'activité de type industriel : l'usine ALUAR génère quelques mouvements d'aluminium à Madryn, Comodoro Rivadavia et Río Gallegos trafiquent des combustibles. En d'autres lieux, le port est l'exutoire d'une vallée dynamique, celle du Río Negro pour San Antonio Este par exemple. Le continent s'achève sur la Terre de Feu et la ville mythique d'Ushuaia. A coup de politiques de développement régional et d'ambitions géostratégiques, le gouvernement argentin y a fait côtoyer plates-formes pétrolières et gisements gaziers, zone franche et usines de montage.

1.2. Les bassins

Trois fleuves vertèbrent le sous-continent, l'Amazone d'abord, le Paraná ensuite, le Magdalena dans une moindre mesure. C'est pourtant sur celui-ci que s'organisent les premiers réseaux d'évacuation des produits coloniaux vers la métropole espagnole (T. Calvo, 1994). Cependant, durant l'époque coloniale, les fleuves, incertains, dangereux, ne déterminent pas une organisation spatiale autour des circuits de distribution. Peu d'héritages coloniaux sont donc à signaler quant à la navigation fluviale. C'est avec l'émergence de la vapeur, au siècle dernier que ces espaces deviennent de plus en plus fréquentés. A partir de 1857, des navires à passagers sillonnent les eaux du Río Uruguay et transportent aussi bien le courrier que les hommes, une dizaine de milliers par an jusque dans les années vingt. Peu à peu, les passagers quittent le fleuve pour laisser la place aux marchandises.

1.2.1. L'Amazone

Du port péruvien d'Iquitos jusqu'à Belém, en passant par Porto Velho, s'étire le domaine fluvial amazonien. La compagnie Naviera Amazonica Peruana assure un service Iquitos-Manaus-Belem-Golfe du Mexique autour de quelques trafics de naphte.

On trouve ici un ensemble de ports polyfonctionnels et spécialisés parmi lesquels Belém, associé à Villa do Conde, et Manaus assurent l'essentiel de l'animation. Alors que Santarém, Santana, peuvent être considérés comme des petits organismes polyvalents connectés sur la capitale de l'Etat de Para, Trombetas se caractérise par sa mono-activité : l'exportation de bauxite.

La marge méridionale du domaine est en contact avec les vracs boliviens et le soja du Mato Grosso dont Porto Velho pourrait constituer une porte de sortie intéressante, notamment dans le cas d'exportations à destination des marchés qui bordent l'Atlantique Nord. Un projet d'amélioration des conditions de navigation sur le río Madeira est actuellement à l'étude et témoigne de la volonté brésilienne de concurrencer l'axe fluvial du Paraná pour lequel les chargeurs de soja ont actuellement la préférence.

1.2.2. Les ríos Paraná-Paraguay et Uruguay

En amont, dans l'Alto-Paraná, le creusement du canal Tamengo, achevé en 1998, donne en effet une sortie fluvio-maritime, via le trafic de barges sur l'Hidrovia, à la Bolivie enclavée. Longtemps resté dans les tiroirs de l'intégration sud-américaine³, le projet d'amélioration de la navigabilité du Paraná a

³ Le caractère indissociable et vitale de l'ensemble fluvial Alto-Paraná, Paraná, Paraguay, Río de la Plata est souligné dans le rapport " Transporte y crecimiento económico en el sistema del Río de la Plata " publié en 1957. Dès 1941, lors de la première conférence de cinq pays plateens, une commission fluviale avait été proposée pour coordonner l'implantation des zones franches.

bénéficié ces dernières années de l'initiative Mercosur et surtout de la détermination argentine d'offrir à ses vrac des frets bon marché. Le projet fédère. Il est officiellement lancé en 1988 lors de la réunion des cinq pays concernés à Campo Grande. Les producteurs de soja du Mato Grosso y trouvent un intérêt évident, celui d'un accès fluvial à l'océan, beaucoup moins cher que la route ou le fer qui mène au littoral brésilien. Relativement discret depuis le départ, le Paraguay a lancé, fin 1998, un appel d'offre pour le financement par le secteur privé de 50 % des investissements nécessaires au balisage des quelque 550 km sous sa juridiction, témoignant ainsi de sa bonne volonté. Outre les questions de responsabilités juridiques, le principal problème de la navigation reste en effet, la circulation de nuit et la sécurité des convois, garantissant l'efficacité et le sérieux des acheminements. Alors qu'un train de barges pourrait atteindre le Bas-Paraná en 13 ou 14 jours depuis Corumbá, il faut en compter actuellement une vingtaine pour couvrir le trajet, la section paraguayenne restant pour les navigateurs la plus délicate à négocier.

Du río de la Plata à Puerto Cáceres, trois domaines de navigation se mêlent autour de la desserte de l'arrière-pays platéen. Les barges fluviales couvrent la plus grande partie de la voie d'eau, 3400 km au total, depuis Cáceres jusqu'au port uruguayen de Nueva Palmira, voire plus au Nord sur Le río Uruguay, Paysandú (Uruguay) et Concepción del Uruguay (Argentine). Depuis les dépôts francs de Montevideo et de Buenos Aires, s'étend jusqu'à Asunción, le domaine des petites unités fluvio-maritimes paraguayennes. " La compagnie Lineas Feeder, filiale du groupe argentin Murchinson a un service de feeders entre Buenos Aires, Montevideo et Asunción. La flotte, sous pavillon paraguayen, vient de s'accroître d'un troisième navire, le Paraná Feeder de 120 EVP en 1997 " (J. Marcadon, 1998, p.277). Avec le programme argentin " Rosario al Mar " de maintien d'un chenal de navigation à 10 mètres, le Bas-Paraná assure désormais une véritable fonction d'interface fluvio-maritime, autour des activités portuaires de transbordement et de transit. A la marge de ce système, le río Uruguay subsiste tant bien que mal. Argentins et Uruguayens s'accordent à dire qu'un programme de dragage devrait être envisagé sans que toutefois rien ne bouge. Des pourparlers sont en cours depuis bientôt trois ans, mais des questions de financement et surtout de souveraineté bloquent des négociations, toujours délicates entre les deux frères-ennemis de la Plata. Le fleuve, actuellement limité par des passes de 5 à 6 mètres de profondeur, est cependant le support de quelques trafics : de sucre sur des barges à Paysandú, d'agrumes et de bois par des unités de 30 000 tps au port de Fray Bentos.

Au débouché des deux voies d'eau, l'estuaire de la Plata accueille l'essentiel des activités du bassin, tant sur le plan économique que politique. Le poids démographique et culturel de cette " figure géographique " (F. Daus, 1948) en fait l'un des points forts de l'espace latino-américain. Le río de la Plata est généralement considéré comme le point de " centrage " du Mercosur. Deux capitales, Montevideo et Buenos Aires, occupent ses rives. Quelques dizaines de kilomètres au sud du " port de l'extrême Europe " (G. Schneier, 1987) - formule faisant référence à la forte influence européenne du début du siècle - se trouve le port de La Plata, principal pôle pétrochimique argentin. Deux chenaux d'accès, dragués en permanence à 10 mètres, autorisent la navigation de grandes unités dans l'estuaire : l'Emilio Mitre pour Buenos Aires, le chenal Martín García pour Nueva Palmira et l'entrée du Paraná Bravo permettant le contournement de la cité " portegne "

Ces ensembles portuaires, qui n'ont de cohérence que par la proximité de lieux, constituent-ils pour autant les ébauches de régions portuaires ? Dans la plupart des situations énoncées plus haut, il s'agit de simples agglomérations littorales, soit autant de concentrations d'organismes portuaires au service d'hinterlands spécifiques et sans lien évident les uns avec les autres, en tout cas rien de ce qui, dans notre esprit, pourrait approcher l'idée de véritables régions portuaires.

1.3. Ensembles territoriaux et régions portuaires

Le terme de région, trop banalisé, trop politique, dans le cas français notamment, est rarement satisfaisant en géographie (R. Brunet, 1995). Il nous faut sans aucun doute préciser le sens que nous tentons de lui donner *a fortiori* lorsque que nous la qualifions de portuaire. L'expression renvoie à la vieille idée des ensembles spatiaux fonctionnels : régions industrielles, agglomérées, agricoles etc... Le seul fait d'une activité massive au bord de l'eau garantirait-il l'existence de régions portuaires ?

C'est sans doute d'ensemble territorial dont il faut parler pour définir l'idée d'une région portuaire caractérisée dès lors par une certaine communauté d'activités et d'intérêts à laquelle liens et relations, lieux et héritages donneraient l'articulation spatiale. Sociétés, lieux et réseaux s'inscrivent dans l'espace pour composer le territoire, portion appropriée que l'on commande, que l'on aménage, que l'on exploite, que l'on pratique. L'espace devient surface, plus ou moins étendue, plus ou moins revêtu d'épaisseur. Selon nous, la région portuaire, si l'en est une, est un espace dont la vocation relève en grande partie de la vie maritime. La rive océane, le fleuve et les sociétés "ripariaires" qui les occupent, en déterminent l'extension territoriale. La voie d'eau apparaît dès lors comme la constante d'un espace qui sans elle se bornerait au simple versant portuaire. L'axe perpendiculaire au littoral n'est cependant pas déterminant. Les héritages socioculturels et la communauté d'intérêts sont des éléments tout aussi fondateurs. Le territoire n'existe que par sa pratique sociale et le fleuve peut à la fois fédérer ou diviser la société, structurer ou fragmenter l'espace.

On l'aura compris, le concept de région portuaire, tel que nous l'abordons, relève d'une approche territoriale. Alain Chauvet, géographe nantais, s'est penché sur la question. Sa thèse, "Porte nantaise et isolat choletais" soutenue en 1986, tentait de jeter les bases épistémologiques et méthodologiques d'une géographie régionale. Pour lui, le fait constitutif de celle-ci, "son paradigme, est le territoire dont la morphologie se manifeste au géographe par une discontinuité, une centralité, une identité" (A. Chauvet, 1986, p.617). Dans un article des *Cahiers nantais* de 1995, André Vigarié revenait sur la notion de porte et s'interrogeait sur son rôle. "Ouverte entre quoi et quoi ? Entre l'espace terrestre et l'espace océanique prioritairement ; et le second conduirait à évoquer l'avant-pays marin intégral. [...] comment mesurer le rôle d'une porte si l'on ne sait pas ce passe dans la rue ? Sans doute n'est-ce pas trahir la pensée que de souligner ici, [...], l'idée d'échanges, de flux, qui sans doute laissent des traces spécifiques de leur propre passage" (A. Vigarié, 1995a, p.172).

On retrouve dans ces mots le concept du triptyque portuaire formalisé par André Vigarié "comme cadre méthodologique à toute recherche maritimiste" (J. Charlier, 1983, p.7). Issu de la notion de *gateway* développé par J. Bird, le triptyque positionne le port entre un arrière et un avant-pays, entre deux "aires contrastées du point de vue des types de production et de l'intensité de leur exploitation" (J. Charlier, 1983, p.5). L'absence de données statistiques rend toutefois difficile ce type d'approche. Dans son ouvrage, *Initiation à la géographie régionale*, Paul Claval soulignait le problème, à propos de la recherche dans certaines régions du monde (P. Claval, 1995). C'est cette même difficulté qui justifie en partie les termes de notre approche, par les grands ensembles territoriaux et non selon les critères quantitatifs de l'économie maritime et portuaire. Dans le bassin de la Plata, les statistiques paraguayennes paraissent trop peu fiables. Celles d'une Argentine où les ports ont été récemment décentralisés et l'administration nationale dissoute n'ont pour l'instant pas suffisamment d'homogénéité. Dans tous les cas, la présence massive du privé rend presque impossible une entreprise d'identification d'un arrière-pays au sens strict du terme, dans la mesure où le contexte fortement concurrentiel impose le prétexte du secret commercial comme pratique généralisée. Il n'est d'ailleurs pas certain que de telles données n'aient jamais existé dans ces pays. L'harmonisation et le suivi statistique des différents secteurs d'activité font l'objet d'un sous-programme au niveau du Mercosur. Pour avoir enquêté auprès de la BID (Banque Interaméricaine de Développement) et de l'INE (Instituto Nacional de Estadística) en Uruguay, nous pouvons affirmer qu'aucune production statistique susceptible de répondre à nos besoins n'est actuellement disponible.

Nous retenons l'idée précédemment citée d'une " traçabilité " des flux pour tenter de cerner la région portuaire. Les flux d'échanges produisent de l'identitaire, du particularisme. Les villes portuaires en sont pétries, le fait est bien connu. La notion de région portuaire va donc au-delà de celle d'arrière-pays continental, espace de chalandise, réseau de clientèle. Elle relève aussi du culturel, de l'héritage, à la fois dans les fonctions qu'elle assume, et dans la communauté qui l'anime. La portion de l'espace dans laquelle cette dernière s'exprime détermine son étendue, qui s'apparente alors largement à celle d'un hinterland commun à l'ensemble des organismes portuaires qui la composent. L'expression spatiale de cette communauté d'intérêts s'inscrit dans une hiérarchie de lieux, du pôle dirigeant jusqu'aux " marges-pivots " en passant par des relais locaux, et dont la puissance conditionne une autre échelle de centralité, celle de sa position dans l'espace-monde.

2. VERS UNE " REGION PORTUAIRE " PLATEENNE

Discontinuités, centralité et identité constituent le territoire selon Alain Chauvet. Ces trois composantes de l'espace géographique nous aident à définir ce que nous considérons comme la région portuaire plateenne. Celle-ci sera envisagée respectivement selon son étendue, son articulation, son caractère.

2.1.- *Extension et discontinuités*

Le bassin de la Plata s'étale sur trois domaines bioclimatiques différents, les plaines pampéennes au sud, le Chaco subtropical sec au nord-ouest, le Mato Grosso subtropical et humide au nord. Grenier à blé séculaire de la planète, les investisseurs occidentaux mais également asiatiques ont trouvé ici, au lendemain des dictatures et à l'heure où le libéralisme s'impose comme mode de gouvernement de pays endettés, un substrat favorable : le grand domaine et l'agriculture extensive. Le bassin platéen, où les structures portuaires héritées sont nombreuses, constitue bien, avec le retour d'une stabilité politique, une terre de providence pour nombre de grands groupes mondiaux. Productions massives et transport, tous modes confondus, deviennent dès lors les deux composantes de la dynamique qui anime la région depuis les quinze dernières années.

Nous l'évoquons en introduction, deux " booms " agricoles ont marqué le bassin : celui du soja d'abord, dans les environs de Rosario et dans le Mato Grosso puis celui, moins connu et plus récent, de l'eucalyptus, en Uruguay et en Mésopotamie argentine. Vrac et grumes à faibles valeurs ajoutées doivent alors trouver des voies de sortie rentables. Le défi est de taille puisque le Brésil, l'Argentine, le Paraguay et la Bolivie produisent actuellement plus de 30 % du soja mondial. Se pose donc la question des infrastructures de transport, portuaires bien sûr mais également terrestres dans la mesure où celles-ci, dominées par la route, ont longtemps été laissées à l'abandon. Sur les 622 000 t/km transportées au Brésil en 1996, 63 % l'étaient sur la route, 20 sur les rails et 11 seulement sur l'eau. L'heure de la privatisation a sonné. La Bolivie, l'Argentine, le Brésil, l'Uruguay réforment les administrations nationales, lancent des appels d'offre et mettent en concession, décentralisent et privatisent, au début des années 1990. Chargeurs, opérateurs et armateurs s'organisent, se concentrent, investissent un territoire qu'ils mettent au service d'une stratégie mercantile et que le caudillisme avait longtemps laissé en sommeil. Le philippin ICTSI (International Container Terminal Services) s'implante à Rosario et à Buenos Aires, les armements ACBL et CROWLEY respectivement à Villa Constitución et Montevideo, EUROFOREST, filiale de la SHELL, en Uruguay. Les exemples peuvent être multipliés. Ils tendent tous à la démonstration de la mise en place de nouveaux acteurs, puissants et généralement étrangers, dont la présence a favorisé l'émergence et la mobilisation d'une communauté d'intérêts autour de la desserte d'un arrière-pays producteurs de vrac. Le Paraná devient " unité d'aménagement ", support fondamental du système d'évacuation des marchandises, centre de toutes les attentions.

Le territoire s'achève là où certaines discontinuités apparaissent. Penser le bassin de la Plata comme une immense région portuaire, consiste à l'imaginer comme un vaste système versant. Tout converge et tombe dans le Paraná. Le fleuve "vertèbre" et structure l'espace platéen. Les grappes portuaires en constituent l'armature. L'extension du domaine platéen, considéré comme portuaire, dépend alors de deux gradients, longitudinal et latitudinal, du fleuve à l'océan, des Andes à l'Atlantique. Telle que nous l'envisageons, la région portuaire platéenne s'étale depuis les hinterlands des ports d'Aguirre (Bolivie) et de Cáceres (Brésil), jusqu'à ceux de Buenos Aires et de Montevideo, depuis Salta, Mendoza et Neuquén jusqu'aux limites des aires d'influence des ports du Sud brésilien, Paranágua, Rio Grande do Sul. Ici, aux marges, les discontinuités apparaissent comme autant de sommets d'interfluves ; là où Mendoza et Neuquén peuvent regarder vers Valparaíso ou Talcahuano (Chili), là où Porto Velho et l'axe Madeira-Amazone peuvent capter le soja bolivien et *matogrossense*, là où enfin le port désormais autonome de Bahía Blanca appartient presque à une autre argentine.

A la périphérie, les marges sont donc en contact avec d'autres domaines. C'est là que de nombreux enjeux s'exercent quant à l'articulation du continent.

Contact patagonien pour Bahía Blanca. La réalisation de l'axe transpatagonien depuis Río Gallegos jusqu'à Buenos Aires pourrait renforcer le rôle du port *bahiense* de manière importante. Il dessine avec le projet "Eje Vial" de liaison routière entre Santiago-Buenos Aires-Montevideo-San Pablo, l'ébauche d'une voie circum-cône Sud, longeant le littoral atlantique et directement connectée sur les ambitions bi-océanes de l'Argentine et du Brésil.

Contact andino-chilien pour Salta, Mendoza et Neuquén. Depuis l'abandon, au début des années 1980, du tunnel ferroviaire de Socompa, à la hauteur d'Antofagasta, la route domine les relations transandines. Deux autres passages sont possibles. La voie du sud, à la hauteur de la station touristique de Bariloche et en direction du port de Concepción ou de Puerto Montt, pourrait s'appuyer sur l'émergence, à partir du bassin du Río Negro et de la ville de Neuquén, d'un axe nord-patagonien (P. Grenier, 1991). Plus au nord, la liaison Buenos Aires-Santiago, via Mendoza et le passage de Los Andes, ouvre l'Argentine sur le Pacifique et le port chilien de Valparaíso. Il faut relire les travaux du géopoliticien argentin Fraga au début des années 90, sur la menace d'une fuite des trafics argentins par le Pacifique ou par les ports brésiliens, pour comprendre toute la problématique portuaire qui se dessine autour de la desserte maritime de l'Argentine, en termes de distances-coûts, de qualités d'accès et de tarifs portuaires. Il est sans doute peu raisonnable d'envisager un corridor bi-océanique en direction de l'ouest, c'est vers les marchés qui bordent l'Atlantique Nord qu'il faut les imaginer. (J.A. Fraga, 1993). C'est alors toute la thématique des corridors d'exportation qui ressort et de là, la nature géostratégique des relations entre le Brésil et l'Argentine. À travers les relations entre les trois pôles du Cône Sud, Buenos Aires, Santiago, Sao Paulo, c'est du rôle et de la puissance effective de la porte platéenne dont il est question.

Contact brésilo-bolivien pour le Haut-Paraná. La voie d'eau constitue, avec Porto Velho, Callao ou Arica, l'un des quatre débouchés océaniques possibles pour l'enclave bolivienne. Autour de la desserte de la région minière de Santa Cruz de la Sierra, se jouent des enjeux dont les brésiliens sont les animateurs, via la possibilité d'un axe San Pablo-Campo Grande-Santa Cruz-Arica.

Contact brésilien enfin pour le bassin de la Plata oriental. Deux systèmes versants entrent ici en concurrence, celui du Paraná bien sûr et l'autre plus récent du río Tiete, débouchant sur les puissants organismes du sud-est brésilien, Santos en tête. C'est sur cette marge que l'on trouve le véritable cœur du Mercosur bicéphale, matérialisé par l'axe routier Buenos Aires-San Pablo. Les passages frontaliers les plus fréquentés du continent, Uruguayana d'abord, Sao Tomé ensuite, sont les points tangents d'un arc dont la courbure contourne l'Uruguay relégué dès lors à la périphérie méridionale du domaine platéen, au delà du río Uruguay. L'ancrage politico-économique d'un des plus petits pays d'Amérique du Sud dépend désormais largement des programmes d'intégration physique, liés à la mise en place de l'union douanière du Cône Sud et des moyens qu'il se donnera pour en tirer profit.

Macro-aménagements et nouveaux acteurs semblent donc guider aujourd'hui le destin des marges platéennes. Nous sommes tentés de les qualifier de pionnières puisqu'elles semblent répondre à certains critères énoncés par Pierre Monbeig. " Pour lui, la frange pionnière est certes un lieu, mais elle est avant tout l'occasion d'observer une société confrontée à un espace nouveau qu'elle transforme et où elle se transforme " (H. Théry, 1991, p.82). Les réseaux, ici longtemps endormis, sont aujourd'hui revivifiés par l'émergence de nouvelles ambitions et l'arrivée de nouveaux acteurs. C'est sur ces marges en effet qu'un complexe jeu de forces se met en place, dont les origines relèvent à la fois d'instances, économiques et politiques, à lire dans une géostratégie multiscalaire. Il faut comprendre alors que si la région portuaire platéenne possède bien une réalité spatiale, centrée sur l'axe fluvial qui la structure, ce n'est qu'à l'échelle des relations atlantiques, elles-mêmes inscrites dans l'économie-monde, que son sens prend toute sa valeur. De là s'exerce une double centralité, celle des lieux d'abord qui construisent l'espace régional, celle ensuite de la région même, inscrite dans le champ plus vaste des relations que tissent les grands ensembles territoriaux à l'échelle du monde. Cette dualité s'exprime à travers une logique de transport également double, en termes de sorties et d'entrées. C'est effectivement à travers la notion de porte, qu'à nos yeux la région portuaire platéenne acquiert sa cohérence et sa légitimité.

2.2. Deux échelles de centralités

La centralité est la deuxième notion qui, selon Alain Chauvet, définit la morphologie d'un territoire. Le terme touche aux lieux. Ils sont deux à capter notre attention : la ville portuaire et le fleuve, champs d'expression d'une communauté d'activités et d'intérêts. Considéré à une autre échelle, celle du monde, atlantique pour le moins, le lieu central peut être constitué par la région elle-même, comme nous l'écrivions précédemment. Schématiquement, deux logiques de transport animent cet espace. Depuis le lancement du Mercosur, dont les origines remontent à 1987, le Paraná s'est transformé en une véritable couloir d'évacuation, vers les marchés européens et asiatiques, de près de 20 millions de tonnes de vrac, oléagineux et céréaliers principalement. Au chapitre des entrées, on trouve bien évidemment les trafics conteneurisés dont nous précisons plus haut qu'ils s'arrêtaient aux terminaux de l'estuaire de la Plata, un peu plus d'un million d'EVP pour Buenos Aires, moins de 180 000 pour Montevideo.

Quelle que soit l'orientation de ces trafics, la dynamique demeure récente. Elle relève d'un consensus de la part d'un certain nombre d'acteurs économiques et politiques essentiellement, autour du projet d'aménagement fluvial connu sous le nom d'Hidrovia. Il y a peu, les accès de Rosario étaient rendus difficiles par les apports sédimentaires du río Bermejo, qui donnent cette fameuse couleur rougeâtre, si caractéristique des eaux du Bas-Paraná et du río de la Plata. Le sous-programme " Rosario al mar " avait l'ambition de porter les profondeurs des chenaux d'accès au port à 10 mètres. Ceci est fait et le bal incessant des dragues sur le fleuve maintient cet objectif depuis deux ans. Il en est de même pour le canal Emilio Mitre qui conditionne l'accès, plus en aval, au port de Buenos Aires. En 1998, ce sont les travaux du canal Martín García qui s'achèvent, offrant au port uruguayen de Nueva Palmira les mêmes conditions nautiques. Les effets ne se sont pas fait attendre. Des quelque 100 000 tonnes de trafics annuels à l'arrivée du Suédois Cool Carrier et de son opérateur local Navios Corporation en 1992, les expéditions du port ont atteint, six ans plus tard, près de 2 millions de tonnes.

C'est de cet emboîtement d'échelles, entre les quais de la ville portuaire, le fleuve et ses chenaux d'accès et la région qui cadre le tout, que se fonde une approche dite régionale. Ouverte sur l'Atlantique en terme de sortie de pondéreux, la porte platéenne reste en partie fermée en ce qui concerne les entrées et plus particulièrement les trafics conteneurisés. Les territoires platéens demeurent fortement polarisés autour de quelques centres animateurs, Buenos Aires bien sûr, mais également Cordoba et Rosario, Montevideo et Asunción dans une moindre mesure. Lointaines et toujours difficilement franchissables, les Andes jettent une ombre sur l'horizon Pacifique. Les boîtes s'entassent à Buenos Aires sans jamais en repartir et les taux de frets fixés par l'Inter American Freight Conference s'élèvent. Il s'agit pour nous d'éclairer le thème des fameux corridors bi-

océaniques, repris régulièrement, pour ne pas dire systématiquement, dans l'argumentation des politiques d'aménagement du territoire de part et d'autre du Río de la Plata.

Rappelons les faits. Il n'existe pas de " hub ", ni sur l'une, ni sur l'autre côte de l'Amérique du Sud. Les ambitions se sont clairement manifestées quant à l'obtention d'un tel statut et ce, sur les deux rives : Valparaíso, Mejillones et Callao sur le Pacifique, Buenos Aires, Montevideo, Santos, Rio Grande do Sul sur l'Atlantique. Même si la mise en place de telles plates-formes de transit dépend en grande partie de facteurs exogènes - investisseurs multinationaux et contexte global des échanges internationaux -, leur réalité est également conditionnée par des stratégies de desserte continentale dont nous avons tracé les grandes lignes précédemment. Deux axes se dessinent grossièrement : Río de la Plata-Santiago-Valparaíso d'une part, Santos-Santa Cruz de la Sierra-Mejillones ou Callao d'autre part. La faiblesse des trafics actuels entre Chili et Argentine, Brésil et Bolivie ne permet pas de distinguer laquelle des deux options l'emporte pour l'instant.

Ce qui se passe sur les quais nous renseigne également sur les contraintes locales dont il faut tenir compte. Aux yeux des armateurs, Santos reste le port des grèves incessantes et les problèmes liés à l'activité syndicale sont loin d'être résolus. En outre, un concurrent se profile à l'horizon : Sepitiba, dont les installations se modernisent. Si l'on envisage le cas argentin, Buenos Aires, où P&O Nedlloyd, deuxième armement mondial, a pris position en 1996, connaît de sérieuses contraintes de site, non seulement dans ses rapports avec la ville mais également dans ceux que le port entretient avec le fleuve et ses chenaux d'accès en particulier. En Uruguay, Montevideo n'ouvre que sur un territoire trop vide et quelque peu enclavé mais offre malgré tout des possibilités intéressantes. Une réforme fiscale a été effectuée et les marchandises en transit sont désormais exemptes de toutes taxes douanières. La baie, étroite mais profonde, reste saturée par des trafics multiples caractéristiques d'un port " à tout faire " : bois, fertilisants, reefers, pêche, animaux vivants, marine de guerre etc... La Maersk avait remporté l'appel d'offres de 1998 pour la concession du terminal à conteneurs mais une affaire de pot de vin l'en a évincé. Valparaíso connaît les mêmes difficultés d'espace, à l'étroit dans sa baie et serré de près par sa ville. Mejillones n'est pour l'instant qu'un terminal minéralier qui se construit, certes profond, entre 14 et 16 mètres mais pour l'instant inadapté aux conditions modernes de manutention des boîtes. Aucun investisseur ne s'est à notre connaissance manifesté. La situation de Callao est tout aussi floue.

C'est une centralité en gestation qui caractérise donc la région portuaire platéenne aujourd'hui. Buenos Aires, et dans une moindre mesure Montevideo, pilotent l'ensemble territorial depuis les rives du Río de la Plata, sans entretenir beaucoup d'autres relations que celle effectuée par le va et vient des ferry-boats de Buquebus. Leur poids est à la fois politique, financier, humain. Rosario s'affirme de plus en plus comme un cœur, carrefour et point de gravité de la structure. Le long du Paraná, depuis Cáceres jusqu'à Nueva Palmira, les ports agissent comme autant de relais locaux et alimentent le système fluvial : Corumbá-Ladarío, Murtinho, Barranqueras, Santa Fe. Aux marges, des villes-pivots sont en contact avec d'autres domaines. L'affirmation de leur fonction de nœud dépend en partie des phénomènes exogènes précédemment cités.

2.3. Identité et fonctions portuaires

Le troisième et dernier élément structurant un territoire relève, selon Alain Chauvet, de l'identitaire. Pour lui, " l'identité d'une région s'exprime d'abord matériellement dans le patrimoine qui lui vient des générations passées et elle se manifeste ensuite moralement par les pratiques et comportements des sociétés actuelles " (A. Chauvet, 1993, p.32). Quelques lignes plus loin, il rajoute : " [...] l'identité d'un territoire, comme celle d'un paysage, relève tout autant de l'imaginaire que de la réalité sociale et économique " (A. Chauvet, 1993, p.41). Elle se définit par une " appartenance collective " selon Roger Brunet dans les *Mots de la Géographie*. L'identité se manifeste dans la région platéenne selon au moins deux modalités : temporelle et socio-économique. Héritages et communautés s'inscrivent dans l'espace pour donner à la région son caractère, sa vocation.

Seule la révolution du conteneur, et dans les limites spatiales précédemment décrites, est venue bouleverser, jusqu'aux années 1990, le paysage portuaire du bassin de la Plata. Les organismes, souvent un môle unique ou des *dolphins* accrochés à la rive, sont ici petits et, dans bon nombre de cas, spécialisés. Le réseau ferré, mis en place par les anglais à la fin du siècle dernier, draine un hinterland pampéen qui dans un premier temps " [...] n'est qu'une carrière d'où l'on extrait le cuir et le suif. " (P. Chaunu, 1995, p.53). Les saleries, auxquelles succèdent les frigorifiques, s'installent au bord de l'eau, à Paysandú, à Fray Bentos, sur le río Uruguay. Commence dans les années trente l'équipement des sites en silos et autres systèmes d'élévation et de chargement des grains. L'exportation massive des produits de l'élevage et d'une céréaliculture extensive donnent aux quais la morphologie qu'on leur connaît aujourd'hui. La structure portuaire actuelle du bassin de la Plata est donc largement héritée et sa modernisation n'est que très récente. Construits dans les trente premières années du siècle, beaucoup de ports ont aujourd'hui des problèmes de sites, liés à leurs environnements tant naturel qu'urbain. Dans les deux cas, ce sont des conditions d'accès, soit par le fleuve soit par la terre, dont il s'agit. Le dragage, mais également le balisage et une réglementation claire et respectée, sont les conditions *sine qua non* de la survie et du développement de ces ports fluviaux ou d'estuaire. L'entretien des accès nautiques conditionne l'activité de ports comme Rosario, Ibicuy ou encore Concepción del Uruguay, pour ne citer qu'eux. En Uruguay, Paysandú est inondable et le bassin de La Paloma se remplit de sédiments. Seules les installations privées, sur la rive droite du Bas-Paraná, en dehors des zones agglomérées et bien connectées aux réseaux de transport terrestre, ne sont pas concernées par les pressions urbaines. Celles-ci pèsent lourdement sur l'organisation de la manutention des boîtes et des divers à Montevideo et à Buenos Aires. Les deux organismes sont confrontés à des relations villes-ports conflictuelles tant en termes d'opérations portuaires que de planification urbaine et de pratiques de la ville au bord de l'eau.

Ces conflits qui naissent de structures héritées témoignent d'une identité morphologique des ports platéens et participent, à l'heure où émerge un libéralisme effréné, à la mobilisation d'une communauté consciente de ses intérêts et des enjeux que le secteur d'activité maritime représente pour la région. Certes, du point de vue institutionnel, il existe depuis longtemps de organisations binationales ou multinationales en charge de coordonner les politiques d'aménagement et la gestion des zones frontalières qu'elles soient fluviales ou maritime. On recense ainsi à l'échelle du bassin : la CARU (Comisión Administradora del Río Uruguay), le CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovía), la CARP (Comisión Administradora del Río de la Plata), la CPTCP (Comisión Permanente del Transporte en la Cuenca de la Plata), la CMTFM (Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo). Leur multiplication ne favorise pas une gestion intégrée de l'ensemble de la question fluvio-maritime de la zone et leurs compétences sont souvent limitées à des missions de représentation et de médiation diplomatique, de coordination, éventuellement de proposition. La CMTFM a en charge la gestion binationale, entre l'Argentine et l'Uruguay, d'une zone maritime commune découlant de l'application du nouveau droit de la mer, relatif aux 200 milles nautiques. Le CPCP n'est qu'une façade et l'OEA (Organización de los Estados Americanos) produit beaucoup plus de rapports sur la question des transports dans le bassin de la Plata que la commission spécifique chargée de le faire. Même si sur le terrain diplomatique, le CIH, la CARP et la CARU sont des institutions incontournables et de fait omniprésentes, leurs rôles se cantonnent à de la consultation et de la coordination. Elles n'ont pas de compétences ni en matière d'aménagement, ni sur les questions juridiques. Questions qui restent sans aucun doute les points les plus épineux de l'Hidrovía où la mise en place d'un pavillon commun demeure un projet en suspens. Face à de tels méandres politico-institutionnels, le secteur privé n'a pas tardé à s'organiser et à faire état de ses revendications.

A notre connaissance trois structures sont en place à l'échelle régionale. Elles s'inscrivent dans les deux niveaux de centralité que nous évoquions plus haut et répondent simultanément à la double ambition d'intégrer la région et de l'insérer dans l'espace plus vaste des relations supra-régionales, atlantiques pour le moins. L'Association des entrepreneurs privés de l'Hidrovía, qui participe depuis peu aux réunions du CIH, suit de près les différents dossiers relatifs au programme. Elle rassemble une grande majorité des acteurs non institutionnels présents sur la voie d'eau : armateurs, opérateurs,

chargeurs et autres transitaires. Leurs préoccupations concernent bien évidemment l'amélioration des conditions de navigation sur le Paraná tant du point de vue technique que juridique. A l'échelle du Marché Commun du Sud, l'association des ports et terminaux privés du Mercosur défend, elle, l'idée d'un secteur d'activité devant s'inscrire dans un contexte concurrentiel et régir par un minimum de règles pour une plus grande compétitivité. Les ambitions de MERCOPORT, créée à Punta del Este en octobre 1998, diffèrent quelque peu de celles des acteurs de l'Hidrovia. Elles ne s'appliquent effectivement pas au même espace. Ce deuxième groupement d'acteurs vise essentiellement le développement du cabotage au sein de l'union douanière où les transports par voie d'eau restent largement minoritaires par rapport à la route. On notera toutefois le cinquième point de la déclaration de Punta del Este et la volonté clairement affichée de prendre position dans les organes décisionnels des ports.

" 1) développer et consolider des prestations de services efficaces et compétitives pour réussir le développement économique et social soutenable de la région et orienté pour le bien commun ; 2) Stimuler le transport par voie maritime et le multimodalisme ; 3) Favoriser la baisse des taux de frets pour en faire bénéficier les usagers ; 4) Exiger l'élimination des toutes les taxes mises en place dans le cadre d'accords internationaux qui ne seraient pas en rapport avec une compensation des services effectivement offerts ; 5) Promouvoir l'élimination des formalités administratives qui limitent le développement du secteur portuaire privé, développer les initiatives privées et leur participation dans les corps chargés de diriger les ports ; 6) Favoriser la libéralisation de tous les services liés aux activités maritimes, portuaires et fluviales, et éliminer les restrictions qui affectent le libre jeu de l'offre et de la demande ; 7) Défendre les intérêts des membres associés avec solidarité et développer la coopération horizontale. "

Extrait du quotidien " El Observador ", Montevideo, 27 octobre 1998 (Traduit de l'espagnol).

L'équivalent institutionnel de MERCOPORT a vu le jour en 1996. Le " Consortium du corridor atlantique du Mercosur " regroupe les autorités portuaires des principaux ports de la zone. Outre la volonté de voir émerger une communauté portuaire sud-américaine et atlantique, la groupe a pour ambition le développement harmonieux de l'activité " ripuaire " : favoriser les contacts et la coordination entre la ville et son port, diversifier l'activité en soutenant notamment la croissance des trafics rouliers dans la région, favoriser le multimodalisme et l'émergence de corridor de transport. Dans l'esprit des membres du " Consortium ", les ports ne peuvent se contenter d'être des simples nœuds dans un réseau, ils doivent en avoir le contrôle et en être les centres pulsateurs.

Bien sûr, à l'échelle locale, des organisations du même genre existent, et de manière beaucoup plus ancienne, puisque leur création remonte à la construction même du port. Il s'agit des *Centros de Navegación* basés dans les organismes polyfonctionnels d'envergure : Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul par exemple. Ils rassemblent les acteurs privés du monde maritime local. Leur mission est triple : régler d'éventuels litiges liés à l'exercice du métier dans un contexte concurrentiel, faire valoir les intérêts de la communauté auprès des institutions en charge de la gestion du port, observer les évolutions du secteur d'activité et fournir une information la plus juste et la plus complète possible à ses sociétaires. Il était tout à fait intéressant de constater comment, à Montevideo, cette association a vacillé face aux enjeux politico-économiques liés à la concession du terminal à conteneurs. L'affaire n'est d'ailleurs pas réglée à ce jour et le rôle équivoque joué par le *Centro*, organe théoriquement fédérateur de la vie portuaire, a remis fortement en question son devenir. Il est aujourd'hui concurrencé par une organisation parallèle dont les membres possèdent une réputation et un poids économique non négligeables. L'agence maritime Christophersen, représentante locale de la Maersk, est à l'origine de la dissidence et a remis en cause de façon virulente l'impartialité du *Centro de Navegación*. En aucune manière, ces conflits infirment la permanence de la communauté portuaire. Ils montrent les enjeux qui se trament actuellement dans la région et la vigueur des dynamiques qui l'animent. À travers les pratiques et les tensions socioprofessionnelles qu'ils mettent en évidence, ces conflits témoignent de la manifestation d'une identité.

Cette identité, selon l'origine - publique ou privée - des acteurs qui lui donnent sa consistance, s'exprime sur des espaces d'échelles différentes et selon des visées distinctes. Alors que le CIH a pour

vocation la gestion diplomatique de zones frontalières, l'association des entrepreneurs privés de l'Hidrovia a pour seul objectif une meilleure compétitivité des transports fluviaux. MERCOPORT souhaite une libéralisation totale du secteur d'activité et l'exercice d'une concurrence loyale tandis que le " Consortium du corridor atlantique du Mercosur " affiche une volonté de développement local et régional. Si les mots diffèrent, la finalité reste, à nos yeux, la même : une organisation intégrée et harmonieuse de l'activité maritime et portuaire sur la côte atlantique de l'Amérique du Sud où la région platéenne apparaît comme en cours de consolidation, bien structurée autour de son axe fluvial et de ses pôles estuariens.

CONCLUSION

Si de toute évidence la côte atlantique de l'Amérique du Sud ne peut pas être considérée comme une façade maritime, le bassin de la Plata, selon les termes de notre approche, peut être définie comme une région portuaire en émergence. Le territoire platéen, en contact avec d'autres espaces, est délimité ; il s'articule autour de plusieurs pôles urbano-portuaires et d'un axe fort, le Paraná ; sa cohésion découle à la fois de structures héritées et de la volonté de se doter de réseaux de transport compétitifs. Ces intérêts communautaires sont les manifestations d'une identité.

Il existe cependant une hiérarchie des lieux dans la région portuaire platéenne, liée en partie à l'organisation spatiale des pays qui la composent. Le centralisme d'Etat domine partout. Montevideo, Buenos Aires et Asunción sont des capitales macrocéphales qui drainent le produit des ressources nationales. Le fleuve, provincial ou *interior*, comme disent les *Ríoplatenses*, exporte les vracs. L'estuaire des capitales est le lieu d'expédition des laines et des viandes et celui d'importation des conteneurs. Même si cette vision peut paraître schématique, il nous semble qu'elle ne trahit point la réalité platéenne. Les capitales du río de la Plata commandent. Elles sont l'endroit où commence et s'achève le réseau, accueillent les émissaires et le regard du monde. Au cœur d'une zone qu'elle polarise, la ville de Rosario aspire à la fonction de place. Sa bourse aux céréales est puissante. Sa position, celle d'un carrefour, en fait le point de transit privilégié des vracs. Ici s'arrête le dragage des chenaux à 32 pieds. C'est ici que les autorités nationales projettent un viaduc autoroutier pour connecter la ville à la Province d'Entre Ríos. Buenos Aires, Montevideo, Rosario sont les trois points constructeurs du triangle fluvio-maritime platéen. Il constitue la porte du bassin. Celle-ci est à double battant, en relation à la double dépendance qu'entretient le système portuaire avec son environnement régional et suprarégional. Ouvert sur l'océan mais en partie fermée au continent, elle répond à des pulsations différentes. En géographie maritime, de la fonction portuaire découle la dépendance, océanique ou continentale. Jacques Marcadon a montré le rôle prépondérant joué par les dessertes ferroviaires dans l'établissement d'une dépendance continentale pour un certain nombre de ports canadiens, comme Montréal par exemple, devenu " un hub maritimo-ferroviaire ". Il rappelle également combien la fonction de dépendance océanique relève de facteurs exogènes : " c'est peut-être Halifax, dans les Provinces Maritimes, qui illustre le mieux cette notion de porte océane située tout près de la route orthodromique entre New York et l'Europe " (J. Marcadon, 1995, p.127).

Si ce n'est en termes de ressources et de moyens, les cas canadiens et platéens peuvent être rapprochés. On retrouve cette dualité de dépendance dans le bassin de la Plata entre des ports, fluviaux et exportateurs, et des villes d'estuaires, consommatrices et trop égocentriques pour rayonner sur un territoire qu'elles vident plus qu'elles ne le remplissent. La décentralisation menée en Argentine en même temps que la réforme portuaire a, selon les experts, été un succès. Il est sans doute trop tôt pour le dire. Tandis que l'Uruguay reste timide vis-à-vis de telles décisions, le Paraguay demeure fragilisé par des récentes secousses politiques pour se lancer dans une réflexion sur son territoire. C'est pourtant de là, d'une pensée territoriale globale, que viendra la consolidation de l'ensemble platéen, non seulement à l'échelle locale dans le cadre d'une intégration régionale mais également aux yeux du monde, dans l'optique d'une insertion internationale. Plus que jamais, là est le référent spatial. De l'Atlantique et de ses rives, européennes ou nord-américaines, était venue la croissance économique au début du siècle. Alors que cette dépendance océanique a favorisé la concentration des activités dans

l'estuaire, il s'agit aujourd'hui d'ouvrir plus largement le continent aux influences océanes. Quelques tentatives de réactivation de zones intérieures sont en cours, notamment sur le río Uruguay ou dans le Haut-Paraná. Elles ne sont pas sans danger, les équilibres sont ici fragiles⁴ et le rapport au fleuve ne doit pas être de type prédateur, comme par le passé sur les ressources de la terre.

“ Alors, n'est-on pas en présence d'un modèle latino-américain d'industrialisation littorale, avec ses types de ports de vrac secs ? Cela correspond à un certain comportement d'utilisation de la mer, à une stratégie maritime venant à l'appui d'une volonté générale de développement caractérisant une certaine catégorie de pays du tiers-monde ” (A. Vigarié, 1995b, p.300).

BIBLIOGRAPHIE

- ARMERO SISTO C. (Ed.), 1998, *Anuario portuario y marítimo : Puertos argentinos y del Mercosur*, Buenos Aires, 249 p.
- BERTRAND J.P., HILLCOAT G., 1996, *Brésil et Argentine : la compétitivité agricole et agro-alimentaire en question*, INRA ed., L'Harmattan, coll. Alternatives rurales, Paris, 319 p.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H., 1995, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Ed. Reclus-La Documentation Française, Montpellier-Paris, 518 p. (3^e édition).
- CALVO T., 1994, *L'Amérique ibérique de 1570 à 1910*, Ed. Nathan Université, Coll. Fac Histoire, Paris, 359 p.
- CHARLIER J., 1983, Ports et régions françaises : une analyse macro-géographique, *Acta Geographica Lovaniensa*, vol.24, Institut de Géographie de l'Université Catholique de Louvain, 179 p.
- CHAUNU P., 1995, *Histoire de l'Amérique latine*, 13^e édition, Ed. P.U.F., Paris, 127 p.
- CHAUVET A., 1986, *Porte nantaise et isolat choletais. Essai de géographie régionale*, thèse d'Etat, Nantes, 681 p.
- CHAUVET A., 1993, Stratégies de développement et d'aménagement sur la Façade atlantique, in *La Façade atlantique : stratégies et prospective de développement*, Ed.P.U.R., Rennes, pp. 17-42.
- COCCO G., 1995, Les stratégies portuaires du Brésil : le choix entre la modernisation des portes atlantiques et l'option pacifique, in : *Actes de la Vème conférence internationale Villes et Ports*, Dakar, pp. 217-226.
- CLAVAL P., 1995, *Initiation à la géographie régionale*, Ed. Nathan Université, Paris, 288 p.
- DAUS F., 1948, America del Sur, Argentina in : *Geografía Universal*, Ed. Montaner & Simon S.A., Barcelone, pp. 1-170.
- FANTINI C.E (capt.), STEWART L.R.(capt.), 1990, *River Plate shipping guide, ship owners and agents' handbook*, Ed. Centro de Navegación, Buenos Aires, 461 p.
- FRAGA J., 1993, Vision geopolítica del comercio argentino y sus necesidades portuarias futuras, in : *Historia marítima argentina*, Departamento de Estudios Historicas Navales de la Armada Argentina, Buenos Aires, p. 262-285.
- GRENIER P., (ss dir BATAILLON Cl, DELER J.P., THERY H.), 1991, *L'Argentine, du "dominion honoraire" au Tiers-Monde*, in : *Géographie Universelle, Amérique latine*, Ed. Belin-Reclus, Paris, pp. 327-355.
- GUIBERT M. ; VELUT S., 1998, Retour au rivage : le littoral argentin dans les années 90, in : *Les littoraux latino-américains. Terres à découvrir*, Ed.IHEAL, Paris, pp. 99-113.
- MARCADON J., 1995, L'étude des ports du Canada, base de réflexions sur les pratiques territoriales à l'échelle de l'Amérique du Nord, *Cahiers Nantais*, n°44-45, pp. 119-129.

⁴ Nous pensons ici aux problèmes liés à l'assèchement du marais du Pantanal et du potentiel touristique de la rive arguayenne qui n'est surtout pas à négliger.

- MARCADON J., 1998, Le littoral de l'Uruguay, in : *Les littoraux. Espaces de vie*, Ed. SEDES, coll. Dossiers des Images Economiques du Monde n°23, Paris, pp. 277-285.
- SCHNEIER G., SCHLAEN R., 1987, La reine de la Plata, in : *Buenos Aires, port de l'Extrême-Europe*, revue Autrement n°22, Paris, pp. 21-25.
- VIGARIÉ A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris, 496 p.
- VIGARIÉ A., 1995a, Il faut qu'une porte soit ouverte ou fermée, *Cahiers Nantais*, n°44-45, pp. 171-178.
- VIGARIÉ A., 1995b, La mer et la géostratégie des nations, Ed. Economica-ISC, Paris, 427 p.
- THERY H., 1991, Les franges pionnières, un complexe géographique, in : *Pierre Monbeig, un géographe pionnier*, Ed. IHEAL, Coll. Travaux et Mémoires de l'IHEAL n°55, série Essais n°11, Paris, pp. 81-93.